

**Règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 portant application de la directive du Conseil n° 95/21/CE du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port), ainsi que de la directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du Contrôle par l'Etat du port.**

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports;

Vu la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois telle qu'elle a été modifiée et complétée par la loi du 17 juin 1994;

Vu la directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port);

Vu la directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Commission de travail de la Chambre des Députés;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et de Notre Ministre du Travail et de l'Emploi, et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

**Art. 1<sup>er</sup>. Définitions**

Aux fins du présent règlement on entend par :

1. «Conventions»:

- la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge: LL 66;
- la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer: SOLAS 74;
- la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, modifiée par le protocole de 1978: MARPOL 73/78;
- la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille: STCW 78;
- la convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer: COLREG 72;
- la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires;
- la convention de 1976 concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands: convention OIT 147
- ainsi que les protocoles et amendements à ces conventions et codes associés ayant force obligatoire, en vigueur au 19 juin 1995.

2. «Mémorandum de Paris»: le mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port, signé à Paris le 26 janvier 1982, dans la version en vigueur au 19 juin 1995.

3. «Navire»: tout navire de mer, soumis aux conventions et battant pavillon luxembourgeois.

4. «Terminal offshore»: toute plate-forme fixe ou flottante opérant sur le plateau continental d'un Etat membre de la Communauté européenne ou au dessus de celui-ci;

5. «Inspecteur»: un agent du Commissariat aux Affaires Maritimes ou une autre personne dûment autorisé(e) par le Commissaire aux affaires maritimes, devant lequel il (elle) est responsable, à procéder à des inspections au titre du contrôle par l'Etat du port;

6. «Inspection»: une visite effectuée à bord d'un navire afin de contrôler la validité des certificats pertinents et d'autres documents et l'état du navire, de son équipement et de son équipage, ainsi que les conditions de vie et de travail de l'équipage;

7. «Inspection détaillée»: une inspection par laquelle le navire, son équipement et son équipage sont soumis, en tout ou en partie selon le cas, à une inspection approfondie, dans les conditions visées à l'article 5, paragraphe 3, pour tout ce qui concerne la construction, l'équipement et l'équipage, les conditions de vie et de travail et la conformité aux procédures opérationnelles à bord du navire;

8. «Inspection renforcée»: une inspection dans les conditions visées à l'article 6 du présent règlement;

9. «Immobilisation»: l'interdiction formelle signifiée à l'encontre d'un navire de prendre la mer en raison des anomalies constatées qui, isolément ou globalement, entraînent l'impossibilité pour le navire de naviguer;

10. «Arrêt d'exploitation»: l'interdiction formelle signifiée à l'encontre d'un navire de poursuivre son exploitation en raison des anomalies constatées qui, isolément ou globalement, rendraient dangereuses la poursuite de cette exploitation.

## **Art. 2. Champ d'application**

1. Le présent règlement s'applique à tout navire ainsi qu'à son équipage faisant escale dans un port du Grand Duché du Luxembourg.

2. Pour les navires d'une jauge brute de moins de 500 tonneaux, le Commissariat aux affaires maritimes applique les dispositions d'une convention pertinente qui leur sont applicables et prend, pour les domaines non couverts par une convention, toute mesure nécessaire pour assurer que les navires concernés ne présentent pas un danger manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement.

3. Lors de l'inspection d'un navire battant le pavillon d'un Etat non signataire d'une convention, le Commissariat aux affaires maritimes veillera à ne pas accorder un traitement plus favorable à ce navire et à son équipage, que celui réservé à un navire battant le pavillon d'un Etat partie à cette convention.

4. Sont exclus du champ d'application du présent règlement les bateaux de pêche, les navires de guerre, les bâtiments de servitude, les embarcations en bois de construction primitive, les navires des pouvoirs publics utilisés à des fins non commerciales et les bateaux de plaisance utilisés à des fins non marchandes.

## **Art. 3. Organisme chargé de l'inspection**

L'autorité compétente chargée de l'inspection des navires est le Commissariat aux affaires maritimes.

## **Art. 4. Obligations en matière d'inspection**

1. Le Commissariat aux affaires maritimes effectue chaque année un nombre total d'inspections correspondant à au moins 25% du nombre de navires distincts entrés dans un port du Grand Duché du Luxembourg durant une année civile représentative.

2. Les navires à inspecter sont sélectionnés en donnant la priorité aux navires visés à l'annexe I du présent règlement.

3. Les navires ayant fait l'objet d'une inspection dans un autre Etat membre de la Communauté européenne au cours des six mois précédents ne feront pas l'objet d'une nouvelle inspection, pour autant que:

- ce navire ne figure pas dans la liste de l'annexe I,
- aucune anomalie n'a été notifiée au cours d'une inspection précédente,
- il n'existe aucun motif évident de procéder à l'inspection.

4. Le paragraphe précédent ne s'applique à aucun des contrôles d'exploitation spécifiquement prévus dans les conventions.

5. Le Commissariat aux affaires maritimes coopère avec la Commission européenne en vue de mettre au point des priorités et des pratiques qui permettront un ciblage plus efficace des navires susceptibles de présenter des anomalies.

## **Art. 5. Procédure d'inspection**

1. Le Commissariat aux affaires maritimes veille à ce que l'inspecteur procède au moins aux vérifications suivantes:

- contrôler les certificats et documents pertinents énumérés à l'annexe II du présent règlement;
- s'assurer de l'état général du navire, et notamment de la salle des machines, du logement de l'équipage, y compris les conditions d'hygiène.

2. L'inspecteur peut examiner tous les certificats et documents pertinents, autres que ceux énumérés à l'annexe II, qui doivent se trouver à bord du navire en vertu des conventions.

3. Lorsque à l'issue d'une inspection visée aux deux paragraphes qui précèdent, il existe des motifs évidents de croire que l'état du navire ou de son équipement ou de son équipage ne répond pas en substance aux prescriptions pertinentes d'une convention, une visite détaillée est effectuée, comprenant un contrôle approfondi de la conformité aux prescriptions relatives aux procédures opérationnelles à bord du navire.

Il existe des motifs évidents lorsque l'inspecteur constate des faits qui, sur base de son appréciation de professionnel, justifient une inspection détaillée du navire, de son équipement ou de son équipage. Des exemples de motifs évidents sont repris à l'annexe III.

4. Les procédures et lignes directrices pertinentes pour le contrôle des navires, spécifiées à l'annexe IV, doivent également être respectées.

## **Art. 6. Inspection renforcée de certains navires**

1. En cas de motifs évidents justifiant une inspection détaillée d'un navire classé dans les catégories énumérées de l'annexe V du présent règlement, le Commissariat aux affaires maritimes veille à faire effectuer une inspection renforcée.

2. L'annexe V, point B contient des lignes directrices, non obligatoires, concernant cette inspection renforcée.

3. Les navires visés au paragraphe 1 ne doivent être soumis qu'une fois à une inspection renforcée par l'une quelconque des autorités compétentes des Etats membres de la Communauté européenne durant une période de douze mois. Toutefois, ces navires peuvent être soumis à l'inspection prévue à l'article 5, paragraphes 1 et 2.

## **Art. 7. Rapport d'inspection à l'intention du capitaine**

1. A l'issue d'une inspection, d'une inspection détaillée ou d'une inspection renforcée, l'inspecteur remet au capitaine du navire un document répondant, sur le plan de la forme, aux prescriptions de l'annexe 3 du mémorandum d'entente et mentionnant les résultats de l'inspection, les détails de décisions prises par l'inspecteur ainsi que les mesures correctives à prendre par le capitaine, le propriétaire ou l'exploitant.

2. En cas d'anomalies justifiant l'immobilisation du navire, le document fourni au capitaine, en vertu du paragraphe 1, comprend des indications relatives à la future publication de l'immobilisation conformément aux dispositions du présent règlement.

#### **Art. 8. Suppression des anomalies et immobilisation du navire**

1. Le Commissaire aux affaires maritimes doit s'assurer que toute anomalie confirmée ou révélée par les inspections prévues aux articles 5 et 6 a été ou sera supprimée conformément aux conventions.

2. Lorsque les anomalies présentent un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement, le Commissaire aux affaires maritimes fait en sorte que le navire soit immobilisé ou que l'exploitation au cours de laquelle des anomalies ont été révélées soit arrêtée. L'interdiction ou l'arrêt d'exploitation n'est levé que si tout danger a disparu ou si le Commissariat aux affaires maritimes constate que le navire peut, sous réserve de conditions qu'il estime nécessaire d'imposer, quitter le port ou que l'exploitation peut reprendre sans risque pour la sécurité et la santé des passagers ou de l'équipage, ou sans risque pour les autres navires, ou sans constituer une menace déraisonnable pour le milieu marin.

3. Pour déterminer si un navire doit être immobilisé ou non, l'inspecteur applique les critères énoncés à l'annexe VI du présent règlement.

4. Dans des circonstances exceptionnelles, lorsque l'état général d'un navire est manifestement inférieur aux normes, le Commissariat aux affaires maritimes peut suspendre l'inspection dudit navire jusqu'à ce que les parties responsables aient pris les mesures nécessaires pour que le navire soit conforme aux prescriptions pertinentes des conventions.

5. Lorsque les inspections visées aux articles 5 et 6 donnent lieu à une immobilisation, le Commissariat aux affaires maritimes informe immédiatement, par écrit, l'administration de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon (ci-après dénommée «administration du pavillon») ou le consul, ou en son absence, le plus proche représentant diplomatique de cet Etat, de toutes les circonstances dans lesquelles une intervention a été jugée nécessaire. En outre, les inspecteurs désignés ou les organismes agréés chargés de la délivrance des certificats du navire sont également informés, le cas échéant.

#### **Art. 9. Suivi des inspections et de l'immobilisation**

1. Lorsque les anomalies visées à l'article 8 paragraphe 2 ne peuvent être supprimées dans le port où l'inspection a lieu, le Commissariat aux affaires maritimes peut autoriser le navire à rejoindre le plus proche chantier de radoub approprié disponible, choisi par le capitaine et les autorités concernées, pour autant que les conditions imposées par l'autorité compétente de l'Etat du pavillon et acceptées par le Commissariat aux affaires maritimes soient respectées. Ces conditions assurent que le navire puisse rejoindre ledit chantier sans présenter de risques pour la sécurité et la santé des passagers ou de l'équipage, sans présenter de risques pour d'autres navires ou sans constituer une menace déraisonnable pour le milieu marin.

2. Dans les circonstances visées au paragraphe 1, le Commissariat aux affaires maritimes informe l'autorité compétente de l'Etat dans lequel est situé le chantier de radoub, aux parties mentionnées à l'article 8 paragraphe 5 ou à toute autre autorité concernée de toutes les conditions du voyage.

3. Le Commissariat aux affaires maritimes destinataire de la notification prévue au paragraphe 2 informe l'autorité notificatrice des mesures prises.

4. Le Commissariat aux affaires maritimes prend les mesures pour que les navires visés au paragraphe 1 qui prennent la mer:

- sans se conformer aux conditions fixées par le Commissariat aux affaires maritimes ou
- en refusant de se conformer aux dispositions pertinentes des conventions en ne se présentant pas dans le chantier de radoub indiqué

se voient refuser l'accès à tout port de la Communauté européenne, jusqu'à ce que le propriétaire ou l'exploitant ait apporté la preuve, à la satisfaction du Commissariat aux affaires maritimes que le navire satisfait pleinement aux dispositions pertinentes des conventions.

5. Dans les conditions visées au paragraphe 4, premier tiret, le Commissariat aux affaires maritimes alerte immédiatement les autorités compétentes des tous les autres Etats membres de la Communauté européenne.

Avant de refuser l'entrée au port, le Commissariat aux affaires maritimes peut demander des consultations avec l'administration du pavillon du navire concerné.

6. Nonobstant le paragraphe 4, le Commissariat aux affaires maritimes peut autoriser l'accès à un port en cas de force majeure, pour raison de sécurité impérieuse ou pour supprimer ou réduire le risque de pollution ou pour réparer les anomalies, à condition que des mesures appropriées aient été prises, à la satisfaction du Directeur du port, par le propriétaire, l'exploitant ou le capitaine du navire en question pour assurer que le navire puisse entrer dans le port en toute sécurité.

#### **Art. 10. Compétence professionnelle des inspecteurs**

1. Les inspections sont exclusivement effectuées par des inspecteurs satisfaisant aux critères de qualifications fixés à l'annexe VII du présent règlement.

2. Lorsque le Commissariat aux affaires maritimes ne dispose pas des connaissances professionnelles requises, son inspecteur peut être assisté par toute personne possédant les connaissances requises.

3. Les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port et les personnes qui les assistent ne doivent détenir aucun intérêt commercial ni dans le port de l'inspection, ni dans les navires visités. Les inspecteurs ne doivent pas non plus être employés par des organisations non gouvernementales délivrant des certificats obligatoires ou des

certificats de classification ou effectuant les visites préalables à la délivrance de ces certificats aux navires, ni travailler pour le compte de telles organisations.

4. Chaque inspecteur est porteur d'un document personnel sous la forme d'une carte d'identité délivrée par le ministre ayant les transports dans ses attributions qui indique que l'inspecteur est autorisé à effectuer les inspections.

5. La carte d'identité visée au paragraphe 4 doit contenir les éléments suivants:

- la mention du Commissariat aux affaires maritimes,
- le nom du titulaire de la carte,
- une photo d'identité récente du titulaire de la carte,
- la signature du titulaire de la carte,
- la mention que le titulaire de la carte est autorisé à effectuer des inspections en conformité avec le présent règlement.

Les mentions figurant sur la carte d'identité doivent être en français et en anglais.

#### **Art. 11. Rapports établis par les autorités portuaires**

Lorsque le Directeur du port, dans l'exercice normal de ses fonctions, apprend qu'un navire visé par le présent règlement et se trouvant dans l'enceinte portuaire présente des anomalies susceptibles de compromettre la sécurité du navire ou de constituer une menace déraisonnable pour l'environnement, il en informe immédiatement le Commissariat aux affaires maritimes.

#### **Art. 12. Coopération**

1. Le Commissariat aux affaires maritimes s'engage à coopérer avec les autorités portuaires et d'autres autorités ou organisations commerciales concernées afin de pouvoir obtenir toute information utile concernant les navires faisant escale dans ses ports.

2. L'obligation de notifier au Commissariat aux affaires maritimes la présence dans l'enceinte portuaire d'un navire visé par le présent règlement incombe au Directeur du port.

3. Le Commissariat aux affaires maritimes assure un échange d'informations et une coopération avec les autorités compétentes de tous les autres Etats membres de la Communauté européenne.

#### **Art. 13. Publication des immobilisations**

Le Commissariat aux affaires maritimes publie trimestriellement des informations sur les navires immobilisés au cours des trois mois précédents ou qui ont été immobilisés plus d'une fois au cours des vingt-quatre mois précédents. Les informations publiées comportent les éléments suivants:

- le nom du navire,
- le nom de l'armateur ou de l'exploitant du navire,
- le numéro OMI,
- l'Etat du pavillon,
- la société de classification, au besoin, et, le cas échéant, toute autre partie ayant délivré des certificats à ce navire conformément aux conventions pour le compte de l'Etat du pavillon,
- le motif de l'immobilisation,
- le port et la date de l'immobilisation.

#### **Art. 14. Remboursement des frais**

1. Dans le cas où les inspections visées aux articles 5 et 6 confirment ou révèlent, par rapport aux exigences d'une convention, des anomalies justifiant l'immobilisation d'un navire, tous les frais engendrés, durant toute période comptable normale, par les inspections sont couverts par le propriétaire ou l'exploitant du navire ou par son représentant local.

2. Tous les coûts liés aux inspections effectuées par le Commissariat aux affaires maritimes conformément à l'article 9 paragraphe 4 sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

3. L'immobilisation n'est levée qu'après le paiement intégral ou le versement d'une garantie suffisante pour le remboursement des frais.

#### **Art. 15. Exécution**

Notre Ministre des Transports et notre Ministre du Travail et de l'Emploi sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*La Ministre des Transports,*  
**Mady Delvaux-Stehres**

*Le Ministre du Travail et de l'Emploi,*  
**Jean-Claude Juncker**

Château de Berg, le 8 septembre 1997.  
**Jean**

## ANNEXE I

LISTE DES NAVIRES A INSPECTER PRIORITAIREMENT  
conformément à l'article 4 paragraphe 2

1. Les navires faisant escale pour la première fois dans un port d'un Etat membre de la Communauté européenne ou après une absence de douze mois ou plus. Pour l'application de ces critères, le Commissariat aux affaires maritimes tient également compte des inspections effectuées par des membres du mémorandum d'entente. En l'absence de données appropriées à cet effet, le Commissariat aux affaires maritimes se fonde sur les informations contenues dans la base de données Sirenac E et inspecte les navires qui n'ont pas été enregistrés dans cette base depuis sa création, le 1er janvier 1993.
2. Les navires battant le pavillon d'un Etat figurant dans le tableau (moyenne mobile sur trois ans) des immobilisations et retards supérieurs à la moyenne, publié dans le rapport annuel du mémorandum d'entente.
3. Les navires qui ont été autorisés à quitter le port d'un Etat membre de la Communauté européenne à condition que les anomalies constatées soient supprimées dans un délai déterminé, après expiration de ce délai.
4. Les navires signalés par les pilotes ou les autorités portuaires comme présentant des anomalies susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation (conformément à la directive 93/75/CEE du Conseil et à l'article 13 de cette directive).
5. Les navires dont les certificats obligatoires relatifs à la construction et à l'équipement du navire, délivrés conformément aux conventions, et les certificats de classification ont été délivrés par des organismes qui ne sont pas agréés aux termes de la directive 94/57/CE du Conseil, du 22 novembre 1994, établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes.
6. Les navires qui ne satisfont pas aux obligations imposées par la directive 93/75/CEE.
7. Les navires classés dans une catégorie faisant l'objet d'une inspection renforcée (conformément à l'article 6 du présent règlement).
8. Les navires ayant fait l'objet, durant les six mois précédents, d'une suspension de leur classe pour des raisons de sécurité.

## ANNEXE II

LISTE DES CERTIFICATS ET DOCUMENTS  
(visés à l'article 5 paragraphe 1)

1. Certificat international de jauge (1969)
2. Certificat de sécurité de construction pour navire de charge
  - Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge
  - Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge
  - Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge
  - Certificat de sécurité radio pour navire de charge
  - Certificat d'exemption
  - Certificat de sécurité pour navire de charge
3. Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac
  - Certificat d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac
4. Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac
  - Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac
5. Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures
6. Certificat international de prévention de la pollution par les substances nuisibles liquides transportées en vrac
7. Certificat international de franc-bord (1966)
  - Certificat international d'exemption de franc-bord
8. Registre des hydrocarbures (parties I et II)
9. Registre de la cargaison
10. Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité
  - Brevets
11. Certificats médicaux (convention de l'OIT n° 73 concernant l'examen médical des gens de mer)
12. Renseignements sur la stabilité
13. Copie de l'attestation de conformité et du certificat délivrés conformément au Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution [résolution A.741(18) de l'OMI]

14. Certificats concernant la solidité de la coque et les installations de propulsion du navire, délivrés par la société de classification concernée (à requérir seulement si le navire est classé par une société de classification).

—

### ANNEXE III

#### EXEMPLES DE «MOTIFS EVIDENTS» JUSTIFIANT UNE INSPECTION DETAILLEE (visée à l'article 5 paragraphe 3)

1. Les navires énumérés à l'annexe I, à l'exception du point 1.
2. Un rapport adressé ou une notification donnée par un autre Etat membre de la Communauté européenne.
3. Un rapport ou une plainte émanant du capitaine, d'un membre d'équipage ou de toute personne ou organisation ayant un intérêt légitime dans la sécurité d'exploitation du navire, les conditions de vie et de travail à bord ou la prévention de la pollution, sauf si le Commissariat aux affaires maritimes juge le rapport ou la plainte manifestement non fondé. L'identité de la personne dont émane le rapport ou la plainte ne doit pas être révélée au capitaine ni au propriétaire du navire concerné.
4. Le navire a été impliqué dans une collision en faisant route vers le port.
5. Le registre des hydrocarbures n'a pas été tenu correctement.
6. Le navire est accusé d'avoir violé les dispositions applicables au rejet des substances ou des effluents nuisibles.
7. Des inexactitudes ont été constatées lors de l'examen des certificats et des autres documents de bord (article 5, paragraphes 1 et 2).
8. Des éléments indiquent que les membres de l'équipage ne sont pas à même de satisfaire aux exigences de l'article 8 de la directive 94/58/CE du Conseil, du 22 novembre 1994, concernant le niveau minimal de formation des gens de mer.
9. Les règles de sécurité ou les directives de l'OMI ont été transgressées au niveau de la cargaison ou d'autres opérations (teneur en oxygène supérieure au niveau maximal prescrit dans les conduites acheminant le gaz inerte vers les citernes à cargaison, par exemple).
10. Le capitaine d'un pétrolier n'est pas en mesure de produire le relevé des rejets établis dans le cadre du système de surveillance et de contrôle pour le dernier voyage sur lest.
11. Le rôle d'équipage n'est pas à jour ou les membres d'équipage ignorent leurs tâches en cas d'incendie ou d'abandon du navire.

—

### ANNEXE IV

#### PROCEDURES POUR LE CONTROLE DES NAVIRES (visées à l'article 5 paragraphe 4)

1. Procédures de contrôle des navires [résolution A.466 (XII) de l'OMI], telles que modifiées.
2. Principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité [résolution A.481 (XII) de l'OMI et ses annexes]: document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité (annexe I) et directives pour l'application des principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité (annexe II).
3. Procédures de contrôle des navires et des rejets en application de l'annexe I de Marpol 73/78 [résolution A.542 (13) de l'OMI].
4. Procédures de contrôle des navires et des rejets en application de l'annexe II de Marpol 73/78 résolution MEPC 26 (23) de l'OMI].
5. Procédures de contrôle des mesures d'exploitation visant à garantir la sécurité des navires et la prévention de la pollution [résolution de l'OMI A.742 (18)].
6. Les dispositions du Code maritime international des marchandises dangereuses.
7. La publication de l'Organisation internationale du travail (OIT): « L'inspection des conditions de travail à bord des navires: lignes de conduite en matière de procédure».
8. L'annexe I du mémorandum d'entente de Paris, directives à l'usage des inspecteurs.

## ANNEXE V

**A. CATEGORIES DE NAVIRES SOUMIS À UNE INSPECTION RENFORCEE**  
(en vertu de l'article 6, paragraphe 1)

1. Pétroliers arrivés à cinq ans, ou moins, de leur date de retrait de la navigation conformément aux dispositions de Marpol 73/78, annexe 1, règle 13G, c'est-à-dire:
  - un pétrolier transportant du pétrole brut d'un port en lourd de 20 000 tonnes et plus ou un transporteur de produits d'un port en lourd de 30 000 tonnes et plus, ne répondant pas aux exigences d'un nouveau pétrolier définies dans la règle 1(26) de l'annexe I de Marpol 73/78, est soumis à une inspection renforcée vingt ans après sa date de délivrance, indiquée dans le supplément, formulaire B, au certificat IOPP, ou vingt-cinq ans après cette date, si les citernes latérales du navire ou les espaces de double fond, non utilisés pour le transport de pétrole, répondent aux exigences de la règle 13G(4) de cette annexe, sauf s'il a été reconstruit pour être conforme à la règle 13F de cette même annexe,
  - un pétrolier tel que mentionné ci-dessus répondant aux exigences d'un nouveau pétrolier définies dans la règle 1(26) de l'annexe I de Marpol 73/78, est soumis à une inspection renforcée vingt-cinq ans après sa date de délivrance, indiquée dans le supplément, formulaire B, au certificat IOPP, sauf s'il est conforme ou s'il a été reconstruit pour être conforme à la règle 13F de cette même annexe.
2. Vraquiers de plus de douze ans calculés sur la base de la date de construction figurant sur les certificats de sécurité du navire.
3. Navires à passagers.
4. Navires-citernes pour gaz et produits chimiques, de plus de dix ans calculés à partir de la date de construction figurant sur les certificats de sécurité du navire.

**B. LIGNES DIRECTRICES NON OBLIGATOIRES RELATIVES A L'INSPECTION RENFORCEE DE CERTAINES CATEGORIES DE NAVIRES**  
(visées à l'article 6 paragraphe 2)

L'inspection renforcée pourra porter dans la mesure du possible sur les points ci-après. Les inspecteurs doivent avoir conscience que les contrôles effectués à bord en cours d'exécution de certaines opérations, telles que la manutention de la cargaison, sur lesquelles ils ont une incidence directe peuvent porter atteinte à la sécurité de ces opérations.

1. TOUS NAVIRES (toutes catégories de la section A)
  - Panne générale d'électricité et mise en marche du générateur de secours
  - Inspection de l'éclairage de secours
  - Fonctionnement de la pompe d'incendie de secours, avec deux lances branchées sur la conduite principale
  - Fonctionnement des pompes d'assèchement
  - Fermeture des portes étanches
  - Mise à l'eau d'une embarcation de sauvetage
  - Essai de la télécommande d'arrêt d'urgence des chaudières, de la ventilation et des pompes à combustible
  - Essai de l'appareil à gouverner et de l'appareil à gouverner auxiliaire
  - Inspection des sources d'alimentation électriques de secours des installations radio
  - Inspection et, dans la mesure du possible, essai du séparateur de la salle des machines.
2. PETROLIERS
 

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des pétroliers:

  - Système fixe de production de mousse installé sur le pont
  - Système de lutte contre l'incendie
  - Inspection des extincteurs installés dans la salle des machines, la salle des pompes et les logements
  - Contrôle de la pression du gaz inerte et de son contenu en oxygène
  - Contrôle du rapport de visite [résolution A.744(18) de l'OMI] pour déterminer les éventuelles zones suspectes où une inspection est requise.
3. VRAQUIERS
 

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des vraquiers:

  - Corrosion éventuelle du bâti des machines de pont
  - Déformation et/ou corrosion éventuelle des panneaux d'écouille
  - Fissuration et corrosion localisée éventuelle des cloisons transversales
  - Accès aux cales
  - Contrôle du rapport de visite [résolution A.744(18) de l'OMI] pour déterminer les éventuelles zones suspectes où une inspection est requise.

#### 4. NAVIRES -CITERNES POUR GAZ ET PRODUITS CHIMIQUES

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des navires citernes pour gaz et produits chimiques:

- Dispositifs de contrôle et de sécurité des citernes de cargaison en ce qui concerne la température, la pression et le niveau
- Analyseurs d'oxygène et explosimètres, y compris leur calibrage. Présence de matériel de détection de produits chimiques (soufflets) comportant un nombre approprié de tubes de détection de gaz, spécifiques à la cargaison transportée
- Matériel d'évacuation d'urgence des cabines assurant une protection respiratoire et oculaire adéquate pour toute personne à bord du navire (si ce matériel est requis pour les produits énumérés dans le certificat international d'aptitude ou le certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou au transport de gaz liquéfiés en vrac, selon le cas)
- Vérification que le produit transporté est énuméré dans le certificat international d'aptitude ou le certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou au transport de gaz liquéfiés en vrac, selon le cas
- Installations fixes de lutte contre l'incendie se trouvant sur le pont, qu'il s'agisse de mousse ou de produit chimique en poudre ou d'un autre produit selon le produit transporté.

#### 5. NAVIRES À PASSAGERS

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des navires à passagers:

- Essai du système de détection des incendies et d'alarme
- Contrôle de la fermeture des portes coupe-feu
- Essai du système de diffusion générale
- Exercice d'incendie, avec au minimum un essai de tous les équipements de lutte contre l'incendie et participation d'une partie du personnel de cuisine
- Connaissance du plan pour le contrôle des navires à passagers après avarie par les principaux membres de l'équipage.

Si cela s'avère opportun, l'inspection peut se poursuivre pendant que le navire fait route vers le port de l'Etat membre ou s'en éloigne, avec le consentement du capitaine ou de l'exploitant. Les inspecteurs ne font pas obstruction au fonctionnement du navire et ne provoquent pas de situation susceptible, de l'avis du capitaine, de mettre en péril la sécurité des passagers de l'équipage et du navire.

## ANNEXE VI

### CRITERES POUR L'IMMOBILISATION DES NAVIRES (visée à l'article 8 paragraphe 3)

#### Introduction

Pour déterminer si des anomalies constatées au cours d'une inspection justifient l'immobilisation du navire concerné, l'inspecteur doit appliquer les critères énoncés aux points 1 et 2 ci-après.

Le point 3 contient des exemples d'anomalies qui peuvent en elles-mêmes justifier l'immobilisation du navire concerné (article 8 paragraphe 3).

#### 1. Critères principaux

En exerçant son jugement professionnel pour déterminer si un navire doit ou non être retenu, l'inspecteur doit appliquer les critères suivants :

##### Séquence

Les navires qui ne sont pas aptes à prendre la mer doivent être immobilisés lors de la première inspection, quel que soit le temps que le navire passe au port.

##### Critère

Le navire est immobilisé si les anomalies constatées sont suffisamment graves pour qu'un inspecteur doive retourner à bord du navire, avant son appareillage, afin de s'assurer qu'elles ont été corrigées.

La nécessité pour l'inspecteur de retourner à bord du navire est un facteur déterminant la gravité de l'anomalie. Toutefois, cette obligation ne s'impose pas dans tous les cas. Il importe que l'autorité doive vérifier, d'une manière ou d'une autre, de préférence par une visite supplémentaire, que les anomalies ont été corrigées avant le départ.

#### 2. Application des critères principaux

Pour décider si les anomalies constatées sur un navire sont suffisamment graves pour justifier l'immobilisation du navire, l'inspecteur vérifie si:

- 1) le navire dispose des documents pertinents et valides;

- 2) le navire a l'équipage requis dans le document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité.  
Au cours de l'inspection, l'inspecteur doit en outre vérifier si le navire et/ou l'équipage présente les capacités suivantes:
- 3) effectuer sans danger son prochain voyage;
- 4) assurer, dans des conditions de sécurité, la manutention, le transport et la surveillance de la cargaison pendant tout le voyage;
- 5) assurer le bon fonctionnement de la salle des machines pendant tout le voyage;
- 6) assurer correctement sa propulsion et sa conduite pendant tout le voyage;
- 7) lutter efficacement contre l'incendie dans toute partie du navire si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage;
- 8) quitter le navire rapidement et sans danger et effectuer un sauvetage si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage;
- 9) prévenir la pollution de l'environnement pendant toute la durée du prochain voyage;
- 10) maintenir une stabilité adéquate pendant toute la durée du prochain voyage;
- 11) maintenir une étanchéité adéquate pendant toute la durée du prochain voyage;
- 12) communiquer dans des situations de détresse, si cela s'avère nécessaire, au cours du prochain voyage;
- 14) assurer des conditions de sécurité et d'hygiène à bord pendant toute la durée du voyage.

Si la réponse à l'une de ces vérifications est négative, compte tenu de toutes les anomalies constatées, il faut sérieusement envisager d'immobiliser le navire. Une combinaison d'anomalies moins graves peut également justifier l'immobilisation du navire.

**3. Pour aider l'inspecteur à utiliser les présentes directives, on trouvera ci-après une liste des anomalies, regroupées selon la convention et/ou le code applicables, dont le caractère de gravité est tel qu'il peut justifier l'immobilisation du navire concerné. Cette liste ne se veut pas exhaustive.**

#### **3.1 Généralités**

Absence des certificats valables requis par les instruments pertinents. Toutefois, les navires battant pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à une convention (instrument applicable) ou qui n'applique pas un autre instrument pertinent ne sont pas habilités à détenir les certificats prévus par la convention ou autre instrument pertinent. L'absence des certificats requis ne constitue par conséquent pas en soi un motif suffisant pour immobiliser ces navires. Toutefois, pour appliquer la clause prévoyant «de ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables», le navire devra être largement conforme aux prescriptions avant de pouvoir prendre la mer.

#### **3.2 Domaines relevant de la convention Solas (les références sont indiquées entre parenthèses)**

- 1) Fonctionnement défectueux de la propulsion et autres machines essentielles, ainsi que des installations électriques
- 2) Propreté insuffisante de la salle des machines, présence en excès d'eau huileuse dans les fonds de cale, isolation des canalisations (y compris des canalisations d'échappement) enduites d'huile, mauvais fonctionnement des dispositifs d'assèchement des fonds de cales
- 3) Fonctionnement défectueux du générateur de secours, de l'éclairage, des batteries et des commutateurs
- 4) Fonctionnement défectueux de l'appareil à gouverner principal et de l'appareil à gouverner auxiliaire
- 5) Absence, capacité insuffisante ou détérioration grave des engins de sauvetage individuels, des embarcations et radeaux de sauvetage et des dispositifs de mise à l'eau
- 6) Absence, non-conformité ou détérioration importante, de nature à les rendre non conformes à leur utilisation prévue, du système de détection d'incendie, des alarmes d'incendie, du matériel de lutte contre l'incendie, des installations fixes d'extinction d'incendie, des vannes de ventilation, des clapets coupe-feu, des dispositifs à fermeture rapide
- 7) Absence, détérioration importante ou fonctionnement défectueux de la protection contre l'incendie de la zone du pont à cargaison des pétroliers
- 8) Absence, non-conformité ou détérioration grave des feux, marques ou signalisations sonores
- 9) Absence ou défaut de fonctionnement du matériel radio pour les communications de détresse et de sécurité
- 10) Absence ou fonctionnement défectueux du matériel de navigation, en tenant compte des dispositions de la règle V/12 (o) de la convention Solas
- 11) Absence de cartes marines à jour et/ou de toute autre publication nautique pertinente nécessaire au voyage à effectuer, compte tenu du fait que les cartes électroniques peuvent remplacer les cartes
- 12) Absence de ventilation d'extraction anti-déflagrant pour les salles de pompes de la cargaison (règle SOLAS II-2/59.3.1).

#### **3.3 Domaines relevant du code IBC (les références sont indiquées entre parenthèses)**

- 1) Transport d'une substance ne figurant pas sur le certificat d'aptitude ou manque de données sur la cargaison (16.2)
- 2) Dispositifs de sécurité à haute pression manquants ou endommagés (8.2.3)
- 3) Installations électriques qui ne sont pas foncièrement sûres ou qui ne sont pas conformes aux prescriptions du code (10.2.3)
- 4) Présence de sources d'ignition dans les zones dangereuses visées au point 10.2 (11.3.15)
- 5) Non respect d'exigences spéciales (15)

- 6) Dépassement de la quantité maximale admissible de cargaison par citerne (16.1)
- 7) Isolation thermique insuffisante pour les produits sensibles (16.6).

**3.4 Domaine relevant du code IGC (les références sont indiquées entre parenthèses)**

- 1) Transport d'une substance ne figurant pas sur le certificat d'aptitude ou manque de données sur la cargaison (18.1)
- 2) Manque de dispositifs de fermeture pour les logements ou les espaces de service (3.2.6)
- 3) Cloison non étanche au gaz (3.3.2)
- 4) Sas à air défectueux (3.6)
- 5) Vannes à fermeture rapide manquantes ou défectueuses (5.6)
- 6) Vannes de sécurité manquantes ou défectueuses (8.2)
- 7) Installations électriques qui ne sont pas foncièrement sûres ou qui ne sont pas conformes aux prescriptions du code (10.2.4)
- 8) Ventilateurs dans la zone de cargaison qui ne fonctionnent pas (12.1)
- 9) Alarmes de pression pour les citernes à cargaison qui ne fonctionnent pas (13.4.1)
- 10) Système de détection de gaz et/ou système de détection de gaz toxiques défectueux (13.6)
- 11) Transport de substances à inhiber sans certification d'accompagnement valable (17/19).

**3.5 Domaines relevant de la convention sur les lignes de charge**

- 1) Avaries ou corrosion étendues, corrosion des tôles ou des raidisseurs sur ponts ou sur coque, affectant l'aptitude à la navigation ou la résistance à des charges localisées, sauf si des réparations temporaires correctes ont été effectuées pour permettre au navire de se rendre dans un port pour y subir des réparations définitives
- 2) Stabilité notoirement insuffisante
- 3) Absence d'information suffisante et fiable, ayant fait l'objet d'une approbation, permettant par des moyens rapides et simples au capitaine d'organiser le chargement et le ballast de son navire de manière à maintenir à tout moment et dans les conditions variables du voyage une marge sûre de stabilité et à éviter la formation de fatigues inacceptables pour la structure du navire
- 4) Absence ou détérioration importante ou mauvais fonctionnement des dispositifs de fermeture, des fermetures des écoutilles et des portes étanches
- 5) Surcharge
- 6) Absence d'échelle des tirants d'eau ou impossibilité de la lire.

**3.6 Domaines relevant de la convention Marpol annexe I (les références sont indiquées entre parenthèses)**

- 1) Absence, détérioration grave ou défaut de fonctionnement du matériel de séparation des eaux et hydrocarbures, du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures ou du système d'alarme au seuil de 15 ppm.
- 2) Capacité libre de la citerne de décantation insuffisante pour le voyage prévu
- 3) Registre des hydrocarbures non disponible [20(5)]
- 4) Montage illicite d'une dérivation de rejet.

**3.7 Domaines relevant de la convention Marpol, annexe II (les références sont indiquées entre parenthèses)**

- 1) Absence du manuel P & A
- 2) La cargaison n'est pas ventilée vers catégories [3(4)]
- 3) Registre de cargaison non disponible [9(6)]
- 4) Transport de substances analogues aux hydrocarbures sans satisfaire aux exigences ou en l'absence d'un certificat modifié en conséquence (14)
- 5) Montage illicite d'une dérivation de rejet.

**3.8 Domaines relevant de la convention STCW**

- 1) L'effectif, la composition ou la certification de l'équipage ne correspondent pas au document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité.

**3.9 Domaines relevant des conventions de l'OIT**

- 1) Quantité de nourriture insuffisante pour le voyage jusqu'au prochain port
- 2) Quantité d'eau potable insuffisante pour le voyage jusqu'au prochain port
- 3) Conditions d'hygiène déplorables à bord
- 4) Absence de chauffage dans les logements d'un navire opérant dans des zones où la température peut être excessivement basse
- 5) Présence en excès de déchets, blocage des couloirs ou des logements par du matériel, la cargaison, ou autres restrictions de la sécurité dans ces zones.

**3.10 Domaines ne nécessitant pas l'immobilisation mais requérant la suspension des opérations de cargaison**

Le défaut de fonctionnement (ou d'entretien) du système à gaz inerte, des engins ou machines afférents à la cargaison sont considérés comme un motif suffisant pour suspendre les opérations sur la cargaison.

## ANNEXE VII

CRITERES MINIMAUX POUR LES INSPECTEURS  
(visés à l'article 10 paragraphe 1)

1. L'inspecteur doit être autorisé par l'autorité compétente de l'Etat membre à procéder au contrôle par l'Etat du port.
  2. Soit:
    - l'inspecteur doit avoir exercé pendant un an au moins les fonctions d'inspecteur de l'Etat du pavillon liées aux inspections et à la certification conformément aux conventions
    - et
    - être titulaire:
      - a) d'un brevet de capitaine, l'autorisant à prendre les commandes d'un navire de 1600 TB ou plus (règle II/2 STCW)
      - ou
      - b) d'un brevet de chef mécanicien l'autorisant à exercer ces fonctions à bord d'un navire dont le moteur principal a une puissance égale ou supérieure à 3 000 KW (règle III/2 STCW)
      - ou
      - c) d'un diplôme d'architecte naval, d'ingénieur-mécanicien ou d'ingénieur dans le domaine maritime et avoir une ancienneté d'au moins cinq ans dans une de ces fonctions.
- Les inspecteurs titulaires d'un des brevets mentionnés aux points a) et b) doivent exercer en mer pendant cinq ans au moins, les fonctions d'officier du service «pont» ou du service «machines», selon le cas, soit:
- L'inspecteur doit être titulaire d'un diplôme universitaire pertinent ou avoir suivi une formation équivalente et
  - avoir suivi une formation dans une école d'inspecteurs de la sécurité des navires et être diplômé de cette école et
  - avoir exercé pendant deux ans au moins les fonctions d'inspecteur de l'Etat du pavillon chargé d'inspections et de certifications conformément aux conventions.
3. L'inspecteur doit pouvoir communiquer oralement et par écrit avec les gens de mer dans la langue parlée la plus communément en mer.
  4. L'inspecteur doit posséder une connaissance appropriée des dispositions des conventions internationales et des procédures pertinentes relatives au contrôle exercé par l'Etat du port.

Les inspecteurs ne satisfaisant pas aux critères susmentionnés sont également agréés s'ils sont employés par l'autorité compétente d'un Etat membre dans le cadre du contrôle exercé par l'Etat du port à la date d'adoption de la présente directive.

---

**Règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 portant application de la directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance.**

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports;

Vu la directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance;

Vu la demande d'avis adressée à la Chambre de commerce;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Commission de travail de la Chambre des Députés;

Sur le rapport de Notre ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** 1. Le présent règlement s'applique aux bateaux de plaisance, aux bateaux de plaisance partiellement achevés et aux éléments ou pièces d'équipement visés à l'annexe II, tant avant qu'après leur installation.